

PRÁVNA ÚPRAVA MEDZINÁRODNÉHO CIVILNÉHO LETECTVA

THE LEGISLATION OF INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

Alžbeta Pudíková

Air Transport Department, University of Zilina, Slovakia
pudikova3@stud.uniza.sk

Alena Novák Sedláčková

Air Transport Department, University of Zilina, Slovakia
alena.sedlackova@fpedas.uniza.sk

Abstract – Aviation is one of the most important types of transport and is one of the fastest growing sectors. Most civil flights are predominantly international in nature, which is an important factor in civil aviation legislation. Main aim of work is to analyse the legislation in civil aviation in the field of international aviation law. The work deals with the definition of the airspace as the space above the state land territory, internal and coastal waters, which is part of the state territory. Each state has complete and absolute sovereignty over the airspace above the territory of the state. The division of airspace, which is analysed in the article, is important for air traffic controllers and for providers of air navigation services. The legal norms that regulate the regime of flights over the defined territories of states are known as freedoms of the air. The authors acquaint the reader with the basic terms and definitions from the theory of law for a proper understanding of the international civil aviation law. We also analysed the most important legal aspects in the international civil aviation which are contained in bilateral conventions. At the end is a list of the most important conventions related to aviation law and protection against acts of unlawful interference. The article concludes with the Slovak Aviation Act as the most important national civil aviation law in the Slovak republic country.

Key words – airspace, airspace sovereignty, air freedoms, cabotage, public international law, international conventions, Annex, legal norms in aviation, acts of unlawful interference, Aviation law.

I. ÚVOD

Cieľom tohto článku je všeobecná právna analýza medzinárodného leteckého práva, ktoré patrí k najdynamickejším odvetviám práva. Podstatným krokom k oboznámeniu sa s reguláciami je právna úprava vzdušného priestoru. Zavedením princípu úplnej a výlučnej suverenity štátov nad ich vzdušným priestorom mohlo neskôr dôjsť k ustanoveniu slobôd vzduchu. Pre správny chod leteckej dopravy sa vzdušný priestor rozdelil na

viacero tried a sektorov, ktoré zohrávajú dôležitú úlohu pre poskytovateľov LPS. V dôsledku preťaženia vzdušného priestoru v Európe vznikla iniciatíva Jednotného európskeho neba, ktorej úlohou je vyriešiť nedostatky systému ATM.

Nakoľko regulácia medzinárodného civilného letectva vychádza z teórie medzinárodného práva verejného, pokladáme za dôležité uviesť charakteristiku základných pojmov právnej terminológie. Článok sa zaoberá významnými leteckými dohovormi, ktoré sa na medzinárodných konferenciách sformulovali a neskôr ratifikovali. V histórii leteckého práva bola zlomovým bodom konferencia v Chicagu, kde vznikol najkomplexnejší právny dokument civilného letectva. Úlohou leteckého práva je aj regulácia činov protiprávneho zasahovania a ochrana civilného letectva pred týmito činmi. Záver článku je zameraný na slovenský letecký zákon, v ktorom sa implementujú právne normy z medzinárodného letectva do vnútroštátnej úpravy pre leteckú dopravu v našej krajine.

VZDUŠNÝ PRIESTOR V KONTEXTE MEDZINÁRODNÉHO PRÁVA A AKO SÚČASŤ ÚZEMIA ŠTÁTU A VOJENÉHO MEDZINÁRODNÉHO ÚZEMIA

Vzdušný priestor môžeme definovať ako priestor nachádzajúci sa nad územím štátu, jeho suchozemským územím, vnútornými vodami a pobrežným morom, ktorý je súčasťou jeho územia a podlieha jeho suverenite. Medzinárodné právo charakterizuje vzdušný priestor ako priestor nad územím daného štátu, ktorý je zároveň súčasťou tohto štátu. Územie daného štátu je charakterizované článkom 2 Chicagského dohovoru ako „*pozemné oblasti a k nim priliehajúce pobrežné vody, ktoré stoja pod zvrchovanosťou, suverenitou, ochranou alebo mandátom daného štátu.*“ Pri určovaní hraníc vzdušného priestoru bolo dôležitým krokom najprv určiť hranice kozmického priestoru. Hranice týchto priestorov určilo *medzinárodné právo*, ktoré zaisťuje mierovú existenciu. Hranice vzdušného priestoru sú vymedzené nasledovne: jeho začiatok je pri zemskom povrchu a koniec pri spodnej hranici kozmického priestoru. Právne normy regulujú vzdušný priestor len do značnej miery, tzn. právna úprava nezahŕňa úplne celý nadzemný vzdušný priestor [1] [2].

Právne normy medzinárodného leteckého práva sú postavené na základe troch princípov:

1. princíp: rešpektovanie plnej a výlučnej suverenity štátu nad vzdušným priestorom, ktorý je nad územím štátu,

2. princíp: sloboda lietania v medzinárodnom vzdušnom priestore,
3. princíp: zaistenie bezpečnosti v medzinárodnom civilnom letectve [1].

Letecká doprava pri svojich medzinárodných letoch sa nevyhne preletom nad oblasťami voľného mora, preto prelety nad voľným morom bolo potrebné upraviť v súlade s morským právom. Dohovor OSN o morskom práve z roku 1982 sa zaoberá prielivmi, ktoré sú využívané v medzinárodnej námornej plavbe a je v ňom spomenuté aj právo tranzitného preletu, pričom plavba a prelet musí byť v súlade s princípmi medzinárodného práva. Štát nesmie brániť tranzitnému preletu, ak prelet nie je v rozpore so spomenutým dohovorom. Ostrovy ako Japonsko, Filipíny či Indonézia majú právo na určenie hraníc, vnútrozemské vody, moria a pod. Ak by súostrovne štáty chceli upraviť možnosť preletu ponad ich územie, medzinárodné civilné letectvo by čelilo veľkým problémom. Viedlo by to k nevyužitiu slobody o voľnom mori [1] [3].

Existujú medzinárodné priestory nad voľným morom a Antarktídou, kde neplatí právomoc štátnej suverenity. Medzinárodné právo zaviedlo pre tieto oblasti pojem z rímskeho práva *res communis omnium*, čo znamená, že tieto oblasti sú spoločným dedičstvom ľudstva a nepodliehajú privlastňovaniu nijakému štátu a ani zvrchovanosti. Medzi tieto priestory patrí šíre more, morské dno, kozmický priestor, telesá v kozmickom priestore a Antarktída [1] [2]. 1. decembra 1959 bol navrhnutý Dohovor o Antarktíde, ktorý bol podpísaný v máji 1962. Podľa dohovoru môže byť Antarktída využitá len na mierové účely a všetky lietadlá na základniach musia byť kedykoľvek prístupné na inšpekciu. Antarktický vzdušný priestor je slobodný pre civilné letectvo, pričom sa musia zachovávať štandardy odporúčané ICAO [5].

29. apríla 1958 bol uzatvorený Dohovor o šírom mori v Ženeve, ktorý rieši otázku šíreho mora, vysvetľuje slobody štátov na pobreží a vo vnútrozemí, kde aj vnútrozemské štáty majú právo voľného prístupu k moru, opisuje prípad zrážky či nehody, rieši pirátstvo a pod. Dohovor definuje aj pojem voľného mora, ktorý je zaužívaný v oblasti medzinárodného práva. Okrem Dohovoru o šírom mori je „voľné more“ právne zakotvené v Chicagskom dohovore o medzinárodnom civilnom letectve [1].

Článkom 12 Chicagského dohovoru je stanovené dodržiavanie pravidiel na otvorenom mori, ktoré sú popísané v prílohe – *Annexe 2* (Pravidlá lietania). Zmluvné štáty sa zaväzujú stíhaním osôb, ktoré porušia všetky platné predpisy. Každý zmluvný štát je povinný rešpektovať a dodržiavať stanovené pravidlá a je zodpovedný za kontrolu a dohľad nad územím voľného mora [4].

ROZDELENIE VZDUŠNÉHO PRIESTORU

Definícia a hranice vzdušného priestoru sú dôležitým prvkom pre poskytovateľov LPS. Vykonávanie letov lietadiel podľa pravidiel lietania vo vzdušnom priestore SR upravuje letecký zákon. Všetky lety sa vykonávajú podľa pravidiel lietania, ktoré sú vydané pre jednotlivé časti vzdušného priestoru SR [6].

Existuje vertikálne a horizontálne členenie vzdušného priestoru. Vo vertikálnom členení vzdušného priestoru sú obsiahnuté klasifikačné triedy a do horizontálneho členenia patria

štruktúry vzdušného priestoru. Z hľadiska riadenia vzdušného priestoru poznáme riadený a neriadený vzdušný priestor. Riadený vzdušný priestor je definovaný ako vzdušný priestor, kde letová činnosť podlieha pravidlám s inštrukciami od ATC. Neriadený vzdušný priestor podlieha len pravidlám bez inštrukcií od ATC [7].

Vzdušný priestor rozdeľujeme aj do 7 klasifikačných tried A - G. Triedy C, D a G sú platné pre vzdušný priestor SR. Rozdelenie vzdušného priestoru môžeme vidieť v Tabuľke 1 [7].

Tabuľka 1: Rozdelenie vzdušného priestoru do tried [Zdroj: autori]

Trieda a let	Rozostup pre	Služba	Obmedzená rýchlosť	Rádiové spojenie
A - IFR	Všetky lietadlá	ATS	Nie	Stále obojsmerné
B - IFR	Všetky lietadlá	ATS	Nie	Stále obojsmerné
B - VFR	Všetky lietadlá	ATS	Nie	Stále obojsmerné
C - IFR	IFR-IFR	ATS	Nie	Stále obojsmerné
C - VFR	IFR-VFR	ATS čiastočne, VFR/VFR informačná služba na vyhnutie sa	Áno	Stále obojsmerné
D - IFR	IFR od IFR	ATS a informácie o VFR	IAS 460 km/h pod 10 000 ft AMSL	Stále obojsmerné
D - VFR	Žiadne lietadlá	Informácie o prevádzke IFR a VFR	IAS 460 km/h pod 10 000 ft AMSL	Stále obojsmerné
E - IFR	IFR od IFR	ATS a informácie o VFR	IAS 460 km/h pod 10 000 ft AMSL	Stále obojsmerné
E - VFR	Žiadne lietadlá	Informácie o prevádzke	IAS 460 km/h pod 10 000 ft AMSL	Nevyžaduje sa
F - IFR	Žiadne lietadlá	Letová poradná a informačná služba	IAS 460 km/h pod 10 000 ft AMSL	Stále obojsmerné
F - VFR	Žiadne lietadlá	Letová informačná služba	IAS 460 km/h pod 10 000 ft AMSL	Nevyžaduje sa
G - IFR	Žiadne lietadlá	Letová informačná služba	IAS 460 km/h pod 10 000 ft AMSL	Stále obojsmerné

G - VFR	Žiadne lietadlá	Letová informačná služba	IAS 460 km/h pod 10 000 ft AMSL	Nevyžaduje sa
---------	-----------------	--------------------------	---------------------------------	---------------

Podľa prípadných obmedzení dokážeme vzdušný priestor rozdeliť na päť tried:

1. Zakázaný vzdušný priestor (P) – lety sú zakázané kvôli ochrane objektov na zemi. Zriaďujú sa pri atómových elektrárnach a chem. továrňach. Hranice sú od zeme do určitej výšky.
2. Obmedzený vzdušný priestor (R) – lety sú povolené podľa špecifických podmienok. Zriaďuje sa v oblastiach s neštandardnou činnosťou (letecké dni, vojenské cvičenia). Hranice sú rôzne.
3. Nebezpečný vzdušný priestor (D) – vykonávanie letov je nebezpečné, ale nie zakázané. Služi na ochranu lietadiel pred nebezpečnou činnosťou. Odporúča sa vyhnúť tomuto priestoru, môže sa však preletieť. Spodnú hranicu tvorí povrch zeme.
4. Dočasne rezervovaný vzdušný priestor (TRA) – povolenie na letovú činnosť je len pre rezervovaného prevádzkovateľa. Priestorom sa dá preletieť, ak pilot kontaktuje ATC a určí sa rozstup medzi lietadlami.
5. Dočasne vyhradený vzdušný priestor (TSA) – let povolený rezervovanému prevádzkovateľovi, pričom iná prevádzka nesmie vstúpiť do priestoru [8].

SLOBODY VZDUCHU A PRÁVA NA PREPRÁVU

Leteckí prepravcovia prevádzkujú dva druhy dopravy, a to pravidelnú a nepravidelnú leteckú dopravu. Pravidelná letecká doprava je obmedzená tým, že potrebuje súhlas príslušného štátu na vykonávanie prepravy. Rada ICAO prijala v roku 1952 dokument 7278/2, ktorým vymedzila definíciu a práva pravidelnej leteckej dopravy. Ide o „sériu letov, ktoré sú vykonávané lietadlom na prepravu cestujúcich, tovaru alebo pošty za odplatu takým spôsobom, že každý let je otvorený na využitie všetkými vrstvami verejnosti.“ Musí slúžiť aj na prepravu medzi rovnakými dvoma alebo viacerými bodmi podľa letového poriadku a v prípade medzinárodných letov musí prechádzať vzdušným priestorom viac než jedného štátu. Nepravidelná medzinárodná letecká doprava má právo preletu a technického pristátia s podmienkou, že štát, ponad ktorý prelietava cudzie lietadlo, môže požiadať lietadlo o pristátie na tento účel. Ak je nepravidelná letecká preprava prevádzkovaná za finančnú odplatu, môžu si štáty, v ktorých dochádza k nakladaniu a vykladaniu pasažierov, tovaru a pošty, stanoviť predpisy a podmienky [1] [9].

Slobody vzduchu sú základnými stavebnými prvkami civilného letectva a obchodnej leteckej dopravy, ktoré vychádzajú z *obchodného práva*. Nakoľko medzinárodná letecká doprava je vykonávaná na rôznych územiach štátov, musia si jednotlivé štáty vzájomne vyjednať určité slobody. Spolu s vyjednaním štátov na určitých slobodách vzniká prepravné právo (Traffic Right) [9].

V Medzinárodnej dohode o tranzite medzinárodných leteckých služieb sú právne zakotvené prvé dve slobody vzduchu:

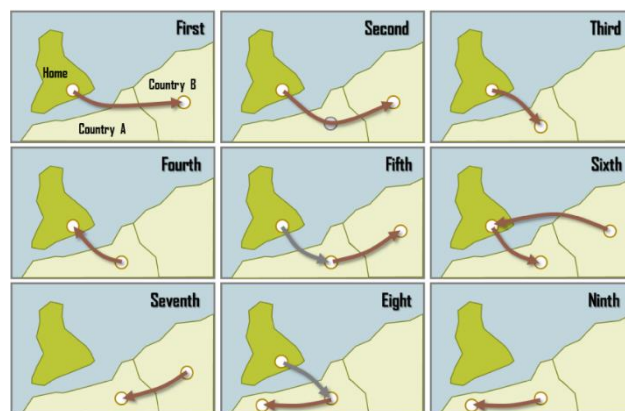
1. sloboda vzduchu – právo preletu cez vzdušný priestor krajiny na ceste do inej krajiny bez pristátia na území tohto štátu [9],
2. sloboda vzduchu - právo tranzitného preletu cez územie cudzieho štátu s pristátím pre neobchodné účely (napr. dotankovanie paliva, technická kontrola lietadla) [1].

Z Dohody o medzinárodnej leteckej doprave vyplývajú tri slobody vzduchu:

3. sloboda vzduchu - právo vyložiť na území cudzieho štátu cestujúcich, tovar a poštu, a to muselo byť naložené na palubu lietadla v štáte registrácie lietadla,
4. sloboda vzduchu - právo naložiť na území cudzieho štátu cestujúcich, tovar a poštu na palubu lietadla, ktoré má trasu do štátu registrácie lietadla,
5. sloboda vzduchu - ak letecký dopravca chce vykonávať let do konkrétneho štátu, muselo sa overiť, či konkrétny štát má predošlé slobody od všetkých štátov po trati. Hovorí o práve naložiť pasažierov, tovar a poštu na území zmluvného štátu do tretieho štátu a vysadiť ich z ktoréhokoľvek tretieho štátu na území zmluvného štátu [1].

Uvedené dve dohody formálne ustanovili 5 slobôd vzduchu. V 3. vydaní ICAO Príručky o regulácii medzinárodnej leteckej dopravy je definovaných 9 slobôd vzduchu. Ďalšie štyri slobody vzduchu označuje ICAO ako takzvané slobody vzduchu, nakoľko neboli oficiálne uznané, ktorými sú:

6. sloboda vzduchu – privilégium na leteckú prepravu cez domovský štát leteckého dopravcu. Preprava je poskytovaná medzi dvoma ďalšími štátmi;
7. sloboda vzduchu - privilégium na leteckú prepravu medzi územím poskytovateľa štátu a tretím štátom. Domovský štát leteckého dopravcu nie je zahrnutý do prepravného procesu. Letecká preprava je vykonávaná pre cudzie štáty a lietadlo je na určitú dobu v zahraničí;
8. sloboda vzduchu - privilégium kabotáže medzi dvoma bodmi zahraničného štátu. Letecká preprava má pôvod alebo končí v cudzom štáte;
9. sloboda vzduchu - privilégium voľnej kabotáže na leteckú prepravu na vnútroštátnych linkách cudzieho štátu [10].



Obrázok 1: Slobody vzduchu [Zdroj: My Tourism Magazine, Air Traffic Freedoms, <https://mytourismmagazine.blogspot.com/2018/01/air-traffic-freedoms.html>]

INICIATÍVA JEDNOTNÉHO EURÓPSKEHO NEBA

Vzdušný priestor európskych krajín je v dôsledku zvyšujúceho sa počtu leteckých liniek preplnený a preťažený. Asi 80% meškaní v leteckej doprave je spôsobených nedostačujúcim systémom ATM alebo kvôli zlyhaniu koordinácie leteckých prác na letiskách. Problémami preplneného vzdušného priestoru sú meškajúce lietadlá, emisie CO₂ v zemskej atmosfére, množstvo spotrebovaného paliva lietadiel a pod. V snahe vyriešiť uvedené problémy vznikla koncom 90. rokov 20. stor. iniciatíva Jednotného európskeho neba (Single European Sky) [11].

V odseku 2 článku 100 Zmluvy o fungovaní Európskej únie je zakotvený právny základ iniciatívy a článok hovorí o možnosti prijatia potrebných ustanovení Európskym parlamentom (ďalej EP) a Radou, ktoré upravujú leteckú dopravu. Na vykonávaní iniciatívy sa môžu podieľať aj susedné krajiny, vykonávanie sa nevzťahuje výslovne len na členské štáty EÚ. Iniciatíva má viacero cieľov, ktorými by sa kapacita európskeho vzdušného priestoru mohla okolo roku 2030 – 2035 až strojnásobiť a znížilo by sa množstvo negatívneho dopadu leteckého priemyslu na životné prostredie približne o 10% [12].

Zjednocovanie trhu leteckej prepravy v EÚ sa uskutočnilo prostredníctvom integračných opatrení v infraštruktúrnej časti odvetvia, ktoré zahŕňalo aj poskytovateľov LPS. Medzi opatrenia patria štyri základné nariadenia iniciatívy Jednotného európskeho neba z 10. marca 2004, ktoré tvoria prvý súbor požiadaviek (*Jednotné európske neba I – SES I*):

- Nariadenie EP a Rady (ES) č. 549/2004 – rámcové nariadenie, stanovuje sa rámec na vytvorenie SES,
- Nariadenie EP a Rady (ES) č. 550/2004 – o poskytovaní letových navigačných služieb v SES,
- Nariadenie EP a Rady (ES) č. 551/2004 – o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v SES,
- Nariadenie EP a Rady (ES) č. 552/2004 – o interoperabilite siete ATM v Európe [13].

Rámec SES I bol zmenený a doplnený o pravidlá EÚ týkajúce sa bezpečnosti letectva. Zmeny sa vykonali v roku 2009 v nariadení (ES) č. 1070/2009, ktorým vznikol druhý súbor požiadaviek *Jednotné európske neba II (SES II)*. Počet cestujúcich využívajúcich služby leteckej dopravy sa mal do roku 2020 až zdvojnásobiť. Uvedený predpoklad bol hnacou silou na vytvorenie balíčku požiadaviek SES II. Týmto nariadením sa menia a dopĺňajú všetky štyri nariadenia uvedené v SES I. Nariadeniami z dvoch súborov požiadaviek na vytvorenie SES došlo v oblasti ATM k lepšej flexibilitě vo využívaní európskeho vzdušného priestoru v oblasti civilného a vojenského sektoru, definoval a klasifikoval sa horný vzdušný priestor Európy. Poskytovanie LPS sa spoplatnilo a vznikli požiadavky na vykonávanie práce riadiacich letovej prevádzky [12].

II. VYMEDZENIE ZÁKLADNÝCH POJMOV MEDZINÁRODNÉHO LETECKÉHO PRÁVA

Pri uvedení definície medzinárodného práva verejného a právnej terminológie, je v prvom rade dôležité si zdefinovať pojem práva samotného. Právo je vo všeobecnosti chápané ako špecifický a spoločenský systém noriem, pričom jeho dodržovanie je zabezpečené štátom, príp. štátnou mocou. Vznik a vývoj medzinárodného práva siaha do obdobia vzniku štátov, kedy sa začala rozvíjať aj spoločnosť ľudí. S rozvojom spoločnosti ľudí a vznikom štátov, ktoré sú chápané ako určité politické organizácie v spoločnosti, sa začali presadzovať skôr spoločné idey a záujmy než záujmy jednotlivcov. Verejné spoločné idey si vynucujú právnu úpravu, ktorá je vo svojej podstate odlišná od právnych poriadkov vnútroštátneho práva. Prvé pravidlá medzinárodného práva vznikli v geografických oblastiach, ktoré sa nachádzali pomerne blízko seba (napr. Čína, Blízky východ, oblasť dnešného Grécka). V práci uvádzame definíciu medzinárodného práva od M. Potočného: „*medzinárodné právo je súbor právnych noriem, ktoré upravuje vzťahy medzi štátmi, reguluje aj vzťahy štátov k medzinárodným organizáciám ako aj vzťahy medzi medzinárodnými organizáciami a vzťahy jednotlivcov ku štátu*“¹ [14] [15].

Medzinárodné právo môžeme rozdeliť na dve oblasti: *medzinárodné právo verejné* - súbor právnych noriem upravujúcich vzťahy medzi subjektmi medzinárodného práva verejného [15],

medzinárodné právo súkromné – súčasť vnútroštátneho právneho poriadku štátu, upravuje občianskoprávne a iné právne vzťahy s cudzím prvkom [15].

PRAMENE MEDZINÁRODNÉHO PRÁVA

V práve sa rozlišuje medzi dvoma druhmi prameňov, ktorými sú materiálne a formálne pramene. Materiálne pramene práva preukazujú stanovisko prehľadu názorov na prameň práva. Formálnymi prameňmi práva sa rozumejú akékoľvek vonkajšie formy, ktoré sú priamo späté s platným právom. V týchto prameňoch je právo známe pre dané subjekty, ktoré právo následne identifikujú. Vo formálnom prameni práva sme schopní nájsť právo, ktoré je ustanovené štátom [14].

Formálne pramene rozdeľujeme na základné a pomocné. Článkom 38 Štatútu Medzinárodného súdneho dvora sa určili základné pramene medzinárodného práva:

- medzinárodné zmluvy,
 - medzinárodný obyčaj,
 - všeobecne právne princípy (zásady),
 - súdne rozhodnutia a vzdelanie najviac kvalifikovaných znalcov medzinárodného práva rôznych národov [16].
- Pomocnými prameňmi medzinárodného práva sú:
- doktríny,
 - zásady medzinárodného práva [16].

MEDZINÁRODNÉ LETECKÉ PRÁVO

Letecké právo je chápané ako súbor pozostávajúci z právnych noriem, ktoré upravujú právne vzťahy, týkajúce sa pre

¹ POTOČNÝ, M. 2006. Mezinárodní právo veřejné. Zvláštní část. 5. doplněné a přepracované vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 16

oblasť civilného letectva. Nakoľko civilná letecká doprava na svojich linkách prekračuje hranice štátov, môžeme hovoriť o tom, že má medzinárodný charakter. Právna úprava medzinárodného civilného letectva má základy v medzinárodnom práve verejnom. Z medzinárodného práva sú preberané (unifikované) všeobecne záväzné právne predpisy, ktoré sú aplikované do vnútroštátneho práva. Vo vnútroštátnom leteckom práve sú niektoré zákony pozmenené a bývajú doplnené z medzinárodného práva. Súvislosť vnútroštátneho leteckého práva s medzinárodným právom verejným je veľmi úzko spätá v porovnaní s inými odvetvami práva. Príkladom môže byť letecký zákon, ktorý preberá právne normy medzinárodného práva, týkajúce sa leteckej dopravy a aplikuje ich pre oblasť prevádzkových, technických a riadiacich právnych noriem daného štátu [1] [14].

Medzinárodné letecké právo verejné je oblasť medzinárodného leteckého práva, ktorá pojednáva o leteckých právnych normách upravujúcich vzájomné vzťahy medzi subjektmi medzinárodného verejného práva pre civilné letectvo. Vzájomné vzťahy medzi pasažiermi lietadla a podnikmi civilného letectva upravuje medzinárodné letecké právo súkromné. Týmto odvetvím práva sa regulujú vzájomné vzťahy medzi subjektmi alebo tretími osobami medzinárodného práva súkromného [14].

III. BILATERÁLNE DOHODY O LETECKEJ DOPRAVE

Práca sa zaoberá najvýznamnejšími bilaterálnymi dohodami, ktoré právne regulujú oblasť medzinárodného civilného letectva.

PARÍŽSKY DOHOVOR A MIEROVÁ KONFERENCIA V PARÍŽI (R. 1919)

Po 1. svetovej vojne v roku 1919 s rastúcim rozvojom a nástupom pravidelných medzinárodných letov vznikla situácia, spojená s potrebou právnej regulácie medzinárodnej civilnej leteckej dopravy. Víťazné veľmoci 1. svetovej vojny boli spojené na základe Parížskeho dohovoru na Parížskej mierovej konferencii v Paríži [1] [17].

Parížsky dohovor s názvom Dohovor o regulácii leteckej navigácie bol podpísaný 13. októbra 1919 počas 16. zasadnutia v Paríži. Považujeme ho za prvý právny dokument medzinárodného charakteru o základoch medzinárodného leteckého práva ako právneho odboru spolu s vnútroštátnym právnym systémom. Dohovor ustanovil presné pravidlá pre leteckú navigáciu medzi štátmi, ktoré podpísalo 26 štátov, vrátane Československa, z celkovo 32 prítomných štátov. Ratifikácia prebehla 11. júla 1924 dokopy 38 štátmi. Obsahuje 43 článkov rozdelených do 8 kapitol, ktoré pojednávajú o aspektoch v technickej, organizačnej a prevádzkovej oblasti medzinárodného civilného letectva. Dodatkom k dohovoru je 8 príloh (Annexes) označených písmenami A - H, ktoré rozoberajú označenia na lietadlách, osvedčenia o letovej spôsobilosti a ich podmienky vydávania, palubné denníky, pravidlá o svetlách a signáloch, hovoria aj o podmienkach na získanie preukazu spôsobilosti pre pilotov, o medzinárodných mapách a značkách a pod. [1] [18].

Výsledkom článku 34 bolo ustanovenie Medzinárodnej komisie pre leteckú navigáciu (ICAN/CINA), ktorá by slúžila ako dozorný orgán na rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy a na

úpravu príloh dohovoru. Táto organizácia v súčasnosti už neexistuje [1] [18]. Aj keď v súčasnosti nemôžeme hovoriť o tomto dohovore ako o platnom, jeho základom bol princíp suverenity nad vzdušným priestorom vo všeobecných zásadách v prvom článku:

1. Každý štát má absolútnu suverenitu nad vzdušným priestorom nad jeho územiami a vodami. Národ má právo odmietnuť vstup a regulovať zahraničné a domáce lety do svojho vzdušného priestoru a cez neho.
2. Každý štát by mal uplatňovať vlastné pravidlá vzdušného priestoru rovnako na vlastné a zahraničné lietadlá, ktoré pôsobia v tomto vzdušnom priestore a prijať pravidlá na rešpektovanie jeho suverenity a bezpečnosti, pričom vlastným a ostatným signatárskym lietadlám poskytuje čo najväčšiu slobodu prechodu počas obdobia mieru.
3. S lietadlami zmluvných štátov sa musí zaobchádzať rovnako z hľadiska právnych predpisov každého štátu.
4. Lietadlo musí byť registrované v štáte a musí mať príslušnosť štátu, v ktorom má registráciu [18].

IBEROAMERICKÝ LETECKÝ KONGRES A MADRIDSKÝ DOHOVOR (R. 1926)

S iniciatívou Španielska, ktoré nemalo rovnakú právomoc ako Francúzsko a Taliansko pri hlasovaní v Parížskom dohovore, sa naskytila ďalšia možnosť na úpravu medzinárodného leteckého práva. Z Parížskeho dohovoru vyplývala povinnosť dodržiavať ustanovenia tohto dohovoru pre signatárske krajiny. Španielsko nekonalo v súlade s ustanoveniami v Parížskom dohovore, čo bolo dôsledkom ich nespokojnosti v oblasti hlasovacích práv na Parížskom dohovore [18].

V tom období sa vykonávalo viac letov zo Španielska do Južnej Ameriky. Španielsko a ani štáty Latinskej a Južnej Ameriky nedodržiavali ustanovenia Parížskeho dohovoru. U štátov na americkom kontinente bol problém v tom, že sa nenachádzali na zozname signatárskych štátov Parížskeho dohovoru. Konferencia sa konala v Madride, ktorej vznik v roku 1926 bol úzko spätý s ambíciami španielskej politiky [17] [18].

Na Iberoamerický letecký kongres boli pozvané štáty nachádzajúce sa v Latinskej Amerike, ktorý sa uskutočnil v dňoch od 25. do 30. októbra 1926. Kongresom sa prijal Madridský dohovor známy aj ako Iberoamerický dohovor o leteckej doprave. Dohovorom sa mali vyriešiť „medzery“ vyskytujúce sa v Parížskom dohovore. Jednalo sa o rovnaké znenie Parížskeho dohovoru s tým, že sa pozmenili a doplnili články, ktorými sa mala zabezpečiť rovnosť medzi štátmi. Iberoamerický dohovor nikdy nevstúpil do platnosti a bol neúspešný, ratifikovalo ho malé množstvo z pozvaných štátov. Týmto štátmi bola Argentína, Dominikánska republika, Kostarika, Mexiko, El Salvador a samotné Španielsko. Krajina ako Španielsko spolu s Argentínou odstúpili od dohovoru do roku 1933. Oba štáty sa pripojili k Medzinárodnej komisii pre leteckú navigáciu (ICAN) [17] [18].

HAVANSKÝ DOHOVOR (R. 1928)

Na 6. panamerickej konferencii, ktorá sa konala v Havane (Kuba) od 16. januára do 20. februára 1928, bol diskutovanou témou Panamerický dohovor o obchodnom letectve (Havanský dohovor). Finálne zavŕšenie dokončenia vypracovania dohovoru bolo uzavreté podpísaním dohovoru 20. februára 1928. Signatárskymi krajinami bolo okrem USA aj dvadsať iných štátov západnej pologule. Podpísaním dohovoru bola oslabená pozícia a organizačná činnosť Medzinárodnej komisie pre leteckú navigáciu (ICAN) [18].

Diskusia na zasadnutí konferencie sa týkala lietadiel patriacich súkromníkom. Vládne lietadlá v diskusii neboli spomenuté, čiže neupravil sa ich status. Boli určené právne zásady a predpisy pre leteckú dopravu, ktorými sa zachovávala úplná a výlučná suverenita štátov nad vzdušným priestorom ich krajiny a susednými teritoriálnymi vodami. Pre aerolínie v USA sa povolilo voľne vykonávať letecké služby do štátov v Amerike. Povinnosťou štátov bolo vypracovanie vlastných regulačných predpisov, ktorými sa mal usmerňovať ďalší rozvoj civilného letectva. Letecké predpisy boli zhrnuté len v zmluve samotnej, k dohovoru neboli priložené prílohy. V predpisoch sa dohovor zaoberá prepravnými právami, na základe ktorých sa lietadlám zmluvného štátu povolilo vyložiť pasažierov, náklad a poštu na ľubovoľnom letisku. Až 20. februára 1931 sa Senátom USA schválil tento dohovor. Celkom 21 štátov bolo signatárskymi štátmi dohovoru a následne do r. 1944 ho ratifikovalo 16 krajín Latinskej Ameriky až na Argentínu, Paraguaj a Peru [17] [18].

VARŠAVSKÁ ZMLUVA (R. 1929) A ĎALŠIE PROTOKOLY A DOHOVORY V SÚVISLOSTI S ÚPRAVOU VO VARŠAVSKEJ ZMLUVE

Problémami predošlých dohovorov v oblasti medzinárodnej leteckej prepravy bolo, že žiaden nebol vhodným dokumentom, ktorým by sa riadili letecké spoločnosti pri poskytovaní prepravných služieb. Prvým všeobecným právnym základom, ktorý plnil zásadnú rolu pri rozvoji civilného letectva na medzinárodnej úrovni, bola Varšavská zmluva, resp. Varšavský dohovor ako Dohovor o zodpovednosti v leteckej preprave. Jedná sa o základný prameň súčasného leteckého prepravného práva a jeho podpísaním 12. októbra 1929 vo Varšave sa nastolili podmienky o zodpovednostiach v prepravných službách v letectve. Ustanovil sa režim, ktorým sa reguluje medzinárodnoprávna zodpovednosť pre poskytovateľov leteckých prepravných služieb pre prípad spôsobenia škody na strane pasažierov, omeškania, či straty tovaru. Varšavská konferencia rozdelila 41 článkov v 5. kapitolách ohľadom potrebných pojmov, dokumentácie potrebnej pre prepravnú činnosť, zodpovednostiach prepravcu a kombinovanej prepravy [18].

Doplnenie Varšavského dohovoru sa vykonalo 28. septembra 1955 v Haagskom protokole na konferencii v Haagu od 6. do 28. septembra 1955. Podnet na usporiadanie konferencie dala Rada ICAO. Prijal sa dodatok k zodpovednosti za škodu v podobe dvojitej kompenzácie. V iných sférach došlo len k miniatúrnym úpravám. Protokol sa stal účinným od 1. augusta 1963 [18].

Na 3. medzinárodnej konferencii o súkromnom letectve v Ríme sa vyriešili škody na osobách v dôsledku prevádzky, ktorá

sa konala od 15. do 29. mája 1933. Na poslednom zasadnutí konferencie sa členovia zhodli na dvoch dohovoroch, ktoré podpísalo 30 štátov: Dohovor o škodách spôsobených tretím osobám na zemi, Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o predbežnom zadržaní lietadla. Krajiny, ktoré nepodpísali tento dohovor, musia pred povolením na prevádzku deklarovať uzatvorenie poisťky. Škodou sa chápala škoda, ktorá bola spôsobená počas letu lietadla, príp. došlo k vypadnutiu osôb a vecí z lietadla počas letu [18].

Dňa 28. mája 1999 bol nahradený varšavský systém Montrealským dohovorom (Dohovor o zjednotení určitých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu) na Medzinárodnej konferencii o leteckom práve, ale niektoré krajiny sa ešte stále riadia Varšavským dohovorom. Prítomných účastníkov bolo vyše 500 zo 121 zmluvných štátov, prítomný bol aj jeden nezmluvný štát a 11 medzinárodných organizácií. Zaviedol sa pojem neobmedzenej zodpovednosti v dvojstupňovom systéme odškodňovania. Prvá úroveň neobviňuje leteckého dopravcu zo spáchania škody. V druhej úrovni sa stáva už letecký dopravca vinným [17] [18].

KONFERENCIA V CHICAGU (R. 1944)

Otvorenie konferencie v Chicagu prebehlo 1. novembra 1944. Na prerokovanie právnych záležitostí medzinárodného leteckého práva potrebovali účastníci 37 dní. Koncom októbra 1944 sa viedla v Montreale diskusia o predpríprave Chicagskej konferencie. Pozvanie na Chicagskú konferenciu prijalo 52 národov, ktoré zasadali na azda najdôležitejšej konferencii, aká sa doposiaľ konala v snahe vyriešiť kľúčové právne predpisy, ktoré so sebou prinášalo technické napredovanie letectva. Počet zúčastnených krajín konferencie dopĺňalo Thajsko a Dánsko s úlohou pozorovateľa, keďže boli v tej dobe okupované vojskami [18].

Dňom 7. decembra 1944 podpísalo Chicagský dohovor 36 z 52 zúčastnených štátov. Od 6. júna 1945 do 4. apríla 1947 platil dohovor ako Dočasná zmluva o medzinárodnom civilnom letectve. Zameriava sa na celkový rozmach bezpečnej prevádzky medzinárodnej leteckej prepravnej služby pre oblasť civilného letectva. Na základe ustanovení v dohovore sa malo postupne zmodernizovať odvetvie medzinárodného leteckého práva. Zrušila sa platnosť Parížskeho a Havanského dohovoru, pretože Chicagský dohovor pojednával o všetkých oblastiach, ktoré sa riešili v uvedených dohovoroch pred ním [14] [18]. Zmluvné štáty sa pri uzatváraní dohovoru zhodli na zásade zvrchovanosti vzdušného priestoru, ktorý sa nachádza nad územnou oblasťou daných štátov. Rovnako sa dohovorom vymenovalo päť hlavných slobôd vzduchu a určila sa aj sféra ich pôsobenia. Okrem dohovoru vznikli aj návrhy 12-tich príloh s označením od A po L, ktoré sa vzťahujú na technické a prevádzkové hľadisko a riešia otázku letovej spôsobilosti lietadla, rovnako sa zaoberajú aj otázkou riadenia prevádzky. Dnes sa uznáva už len 9 z 12 technických príloh [18]. Na zozname všetkých dokumentov, prijatých na Chicagskej konferencii, sú tri dokumenty:

- Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve,
- Dohoda o tranzite medzinárodných leteckých služieb,
- Dohoda o medzinárodnej leteckej doprave [9].

Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve obsahuje 96 článkov v 4 častiach, ktoré obsahujú 22 kapitol. Dohovor obsahuje aj tzv. prílohy (ANNEXy). Prvých 15 Annexov bolo prijatých v roku 1953. Ďalšie 4 prílohy k existujúcim pätnástim prílohám boli prijaté po roku 1970. Annexy predstavujú podstatný a hodnotný nástroj na vytvorenie a usmernenie právnej sféry pri vytváraní leteckých vzťahov [14] [18].

Spolu s ustanovením dokumentov sa na konferencii rokovalo aj o dočasnej medzinárodnej organizácii, ktorej úlohy a právomoci mala prebrať už stála organizácia. Tým bola zriadená Provizórna medzinárodná organizácia civilného letectva (PICAO) ako dočasný orgán. Jej činnosť sa začala 6. júna 1945 a týmto dňom oficiálne nahradila Medzinárodnú komisiu pre leteckú navigáciu (ICAN). Montreal bol určený ako miesto pôsobnosti PICAO, ktoré určila kanadská vláda. Snahou PICAO bolo vypracovať odporúčania pre postupy, ktoré mali prijať štáty, dokým sa neurčia oficiálne štandardy a odporúčané postupy (SARPS). Pôsobenie PICAO bolo obmedzené, dokým neprebehla ratifikácia Chicagského dohovoru. Pôsobenie PICAO sa zrušilo 4. aprílom 1947 a jeho činnosť prebralo ICAO. Tým istým dňom zároveň nadobudol účinnosť Chicagský dohovor [18].

MEDZINÁRODNOPRÁVNA ÚPRAVA ČINOV OHROZUJÚCICH BEZPEČNOSŤ CIVILNÉHO LETECTVA

Pre správne fungovanie bezpečnej medzinárodnej leteckej prepravy bolo potrebné regulovať aj citlivú oblasť súvisiacu s činmi protiprávneho zasahovania. Počas napredovania leteckej dopravy sa lietadlo stalo aj prostriedkom teroristických útokov. Tieto nezmyselné činy, voči ktorým sa nemôže žiadna z obetí brániť, nevedú teroristickí útočníci s účelom ovplyvnenia leteckej dopravy. V skutočnosti chcú na základe nezákonného činu voči civilnému letectvu alebo teroristického činu vymáhať od nenávisťných štátov určité požiadavky. Slovenský preklad uvádza slovo bezpečnosť pod dvomi definíciami:

- security (bezpečnostná ochrana) - ochrana pred činmi protiprávneho zasahovania;
- safety (bezpečnosť) - bezpečnosť súvisiaca s prevádzkovou činnosťou, na ktorú má vplyv celková technická stránka lietadla, letecké systémy a ľudský faktor [14].

Odporúčanie o úlohe EÚ v boji proti terorizmu uvádza definíciu terorizmu ako: „akýkoľvek čin spáchaný jednotlivcom alebo skupinami, ktoré sa uchylujú k násiliu alebo ktoré ohrozujú všeobecne alebo špecificky jednotlivca, ktorého cieľom je z dôvodu separatistických aspirácií, extrémistických ideologických názorov, náboženského fanatizmu alebo túžby po zisku vytvoriť medzi úradnými orgánmi, konkrétnymi jednotlivcami atmosféru teroru medzi skupinou v spoločnosti, či širokej verejnosti“² [14].

Medzi najvýznamnejšie dohovory, ktoré riešia problematiku ochrany pred činmi protiprávneho zasahovania patrí:

- Dohovor o voľnom mori (r. 1958, Ženeva) – charakterizuje „pirátstvo“ ako protiprávny akt násilia,

zadržania, alebo lúpežný čin spáchaný posádkou alebo cestujúcimi súkromnej lode alebo letúna;

- Tokijský dohovor (r. 1963, Tokio) – o trestných činoch na palube lietadla a prvý dohovor o protiprávnom zmocnení sa lietadla;
- Haagsky dohovor (r. 1970, Haag) – o potláčaní protiprávneho zmocnenia sa lietadiel, stanovil nezákonný čin spáchaný voči civilnému letectvu ako trestný čin;
- Montrealský dohovor (r. 1971, Montreal) – vymedzenie pojmu protiprávneho činu, pojem bol rozšírený aj na lietadlo v prevádzke a na pozemné zariadenia pre ATS [14].

ZÁKON O CIVILNOM LETECTVE (LETECKÝ ZÁKON)

Leteckú prevádzku lietadiel vo vzdušnom priestore SR upravuje podľa platných pravidiel lietania zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon). Súčasne udáva rozsah platnosti pre dočasné umiestnenie lietadiel v zahraničí, pokiaľ majú registráciu v SR. Letecký zákon bol odsúhlasený Národnou radou SR dňa 2. apríla 1998 a účinnosť nadobudol 1. júla 1998 [6].

Charakteristika základných pojmov je zahrnutá v 1. časti zákona o základných pojmoch, kde sa okrem iného definuje vzdušný priestor SR, charakterizuje aj letiská a terorizmus. Bezpečnostné hľadisko letovej prevádzky so zvláštnymi podmienkami pre využívanie vzdušného priestoru je obsahom 2. časti zákona. Poslanie a povinnosti rôznych leteckých služieb v slovenskom vzdušnom priestore je tiež upravené v tejto časti. Rovnako určuje potrebné podmienky na prevádzku lietadiel a vydanie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa. Uvádza všetky druhy potrebnej dokumentácie, ktorá musí byť na palube lietadla. Špeciálne miesto zaujalo aj pátranie a záchrana, kde sa vymedzuje aj činnosť a postup orgánov zodpovedných za pátracie akcie pri záchrane lietadla v stave núdze [6].

Členovia leteckého personálu, ich práva a povinnosti spolu s potrebnými dokumentmi na oprávnenie vykonávania odbornej spôsobilosti sú popísané v 3. časti leteckého zákona. Ďalšie dve časti (4. a 5. časť) pojednávajú o lietadle, jeho spôsobilosti na let a o vedení registra lietadiel na Slovensku. Zriaďovanie a prevádzkovanie letísk, leteckých pozemných zariadení a určenie ochranných pásiem je bližšie popísaných v 6. časti. Dôležitú funkciu v 7. časti zohráva presné vymedzenie činu protiprávneho zasahovania v civilnom letectve a s tým súvisiaci terorizmus a bezpečnostná ochrana voči týmto činom. Letmi prevádzkovanými tuzemskými a zahraničnými leteckými spoločnosťami a celkovou činnosťou spojenou s vykonávaním leteckej dopravy sa zaoberá 8. časť. Zvyšné štyri časti leteckého zákona sú spojené s leteckými prácami a podnikaním v sfére civilného letectva. Predposledná 11. časť stanovuje presnú výšku udeľovania pokút osobám, ktoré porušia podmienky ustanovené v tejto časti. Do tejto časti boli v r. 2020 doplnené prechodné ustanovenia súvisiace s krízovou situáciou, ktorú spôsobil nový koronavírus s označením COVID-19 [6].

² WALTER, CH. 2004. Terrorism as a Challenge for National and International Law: Security versus Liberty? Berlín: Springer-Verlag Berlin, 2004

IV. ZÁVER

V spojení s rýchlym povojnovým nárastom medzinárodných civilných letov sa vyžadovalo charakterizovať vzdušný priestor a vymedziť jeho hranice. Dôležitými dohovormi pred ustanovením samotnej regulácie vzdušného priestoru boli dohovory pojednávajúce v oblasti morského práva, ktoré spadajú pod medzinárodné právo verejné. Klasifikácia vzdušného priestoru spočíva v jeho rozdelení do niekoľkých tried a priestorov dôležitých pre pracovníkov LPS. Zavedením slobôd vzduchu sa zharmonizovali pravidlá lietania a vstupy cudzích lietadiel do iných štátov pre komerčné účely. Medzi jednotlivými štátmi prebiehajú vzájomné vyjednávania konkrétnych slobôd vzduchu. Prvú kapitolu uzatvára iniciatíva Jednotného európskeho neba, ktorej cieľom je zosúladiť systém ATM v Európe, znížiť počet meškajúcich lietadiel a emisií v atmosfére a pod.

Na úvod do regulácie medzinárodného leteckého práva bolo dôležité zadefinovať základné pojmy právnej terminológie. Vznik prvých civilizovaných štátov sa úzko spája s potrebou vzniku právnej regulácie v sfére medzinárodného práva a bilaterálnych dohôd, ktoré vznikli ako potreba prinášajúca konkrétne riešenia na vznikajúce problémy v leteckej doprave. Hlavným zámerom bolo poukázať na najdôležitejšie právne dokumenty z oblasti leteckého práva, či už na medzinárodnej, európskej alebo na národnej úrovni.

REFERENCIE

- [1] ČAPEK, J. – KLÍMA, R. – ZBÍRALOVÁ, J. 2005. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha : LexisNexis CZ s. r. o., 2005, s. 10-14, 18-23, 30-40, 117-121, 225-226. ISBN 80-86199-95-9.
- [2] VRŠANSKÝ, P. – VALUCH, J. a kol. 2013. *Medzinárodné právo verejné*. Bratislava : EUROKÓDEX, 2013, s. 129-130, 139-142, 145-148. ISBN 978-80-8155-003-4.
- [3] SCHEU H. 2010. *Úvod do mezinárodního práva veřejného*. Praha : Auditorium, 2010, s. 71-74. ISBN 978-80-87284-05-6.
- [4] THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 1944. *Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the 7th day of December 1944*. [online]. [cit. 2020.02.02]. Dostupné na internete: <https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf>.
- [5] VYHLÁŠKA č. 76/1962 Zb. 1962. *Zmluva o Antarktíde*. [online]. [cit. 2020.02.13]. Dostupné na internete: <<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1962/76/>>.
- [6] ZÁKON č. 143/1998 Z. z. 1998. *Zákon o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov*. [online]. [cit. 2020.02.28]. Dostupné na internete: <<https://www.zakonypreludi.sk/zz/1998-143>>.
- [7] AIRLINERS. 2017. *Vzdušný priestor – rozdelenie a základné charakteristiky*. [online]. [cit. 2020.02.25]. Dostupné na internete: <<https://www.airliners.sk/vzdusny-priestor-rozdelenie-zakladne-charakteristiky/>>.
- [8] NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 730/2006. 2006. *Nariadenie Komisie (ES) o klasifikácii vzdušného priestoru a prístupe letov podľa pravidiel letu za viditeľnosti nad letovú hladinu 195*. [online]. [cit. 2020.03.04]. Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0730&csrt=4247968130223009358>>.
- [9] PRUŠA, J. a kol. 2015. *Svět letecké dopravy. II. rozšířené vydání*. Praha : Galileo Training s. r. o., 2015, s. 37-38, 41-45. ISBN 978-80-260-8309-2.
- [10] THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 2016. *Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626). Third Edition*. [online]. [cit. 2020.03.15]. Dostupné na internete: <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf>.
- [11] TERAZ.SK. 2014. *Jednotné európske nebo má zlacnieť a zefektívniť leteckú dopravu*. [online]. [cit. 2020.03.23]. Dostupné na internete: <<https://www.teraz.sk/ekonomika/jednotne-europske-nebo-lety-doprava/77162-clanok.html>>.
- [12] INFORMAČNÉ LISTY O EURÓPSKEJ ÚNII. 2020. *Letecká doprava: Jednotné európske nebo*. [online]. [cit. 2020.03.29]. Dostupné na internete: <<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sk/sheet/133/etecka-doprava-jednotne-europske-nebo>>.
- [13] TOMOVÁ, A. – NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A. – ČERVINKA, M. a kol. 2017. *Ekonomika leteckých spoločností. Pravidelná osobná doprava*. Žilina : EDIS-vydavateľské centrum ŽU, 2017, s. 95. ISBN 978-80-554-1359-4.
- [14] NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A. 2013. *Letecké právne normy a ochrana civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania*. Žilina : EDIS-vydavateľské centrum ŽU, 2013, s. 11-13, 16-22, 33-34, 39-43, 49-51. ISBN 978-80-554-0795-1.
- [15] KLUČKA, J. 2017. *Medzinárodné právo verejné (všeobecná a osobitná časť)*. Bratislava : Wolters Kluwer s. r. o., 2017, s. 18-19, 46-47, 279. ISBN 978-80-8168-743-3.
- [16] MEDELSKÝ, J. 2016. *Rozvoj medzinárodného práva verejného od staroveku až po súčasnosť*. In *Časopis Akadémie PZ v Bratislave : Policajná teória a prax. Ročník XXIV. 4/2016*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru, 2016. ISSN 1335-1370, S. 150-154.
- [17] MILDE, M. 2008. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, pp. 5-13, 274-275. ISBN 978-90-77596-54-8.
- [18] THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 2020. *The Postal History of ICAO*. [online]. [cit. 2020.05.12]. Dostupné na internete: <<https://applications.icao.int/postalhistory/index.html>>.
- [19] TOMOVÁ, A. a kol. 2016. *Ekonomika letísk*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline EDIS-vydavateľské centrum ŽU. 2016. 219 strán. ISBN 978-80-554-1257-3.
- [20] TOMOVÁ, A., NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A., ČERVINKA M., HAVEL K. 2017. *Ekonomika leteckých spoločností*, 1. vyd. Žilina: EDIS, 2017. 274 s. ISBN 978-80-554-1359-4.
- [21] TOMOVÁ, A., HAVEL, K. 2015. *Ekonomika poskytovateľov leteckých navigačných služieb*. vyd. - V Žiline : Žilinská univerzita, 2015. - 154 s. ISBN 978-80-554-1153-8.
- [22] NOVÁK, A., NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A. 2010. *Medzinárodnoprávna úprava civilného letectva*. Žilinská univerzita, 2010. - 125 s. ISBN 978-80-554-0300-7.

- [23] KAZDA, A., CAVES, R.E. 2007. Airport Design and Operation. Bingley: Emerald Group Publishing Limited, 2007. 538 s. ISBN 978-0-08-045104-6.
- [24] NOVÁK-SEDLÁČKOVÁ, A. & LOKAJ, P. 2017. Comparative analysis of U-fly and value alliance and global alliances. Paper presented at the Transportation Research Procedia 28, pages 27-36. doi:10.1016/j.trpro.2017.12.165
- [25] NOVÁK-SEDLÁČKOVÁ, A. & ŠVECOVÁ, D. 2019. Do the Slovak Airports need the State Economic Framework for Financial Support? Transportation Research Procedia 40, pages 1176-1183

Alžbeta Pudíková – narodená v Poprade, absolvovala v roku 2015 Gymnázium Kukučínova v Poprade, následne od roku 2015 študovala Univerzitu Karlovu v Prahe v odbore všeobecná fyzika. V roku 2017 nastúpila na Žilinskú univerzitu v Žiline v odbore letecká doprava. Počas letných sezón 2017 a 2018 pracovala ako palubná sprievodkyňa v leteckej spoločnosti Travel Service/Smartwings.